

1-й этап – (ранее II тыс. до н.э.) – *Доисторический период* – создание простейших форм архитектурной среды придорожных объектов.

2-й этап – (II тыс. до н.э.-IV в. н.э.) – *период Античности и ранних цивилизаций* – развитие формирования простейших объемов придорожной архитектурной среды с дифференциацией по социальному рангу.

3-й этап – (IV-XVIII в.в.) – *период Средневековья* – возведение инновационных типов архитектурной среды для путешественников.

4-й этап – (XIX в.-XX в. (первая половина)) – *Индустриальный период* – развитие формирования придорожных туристических архитектурно-ландшафтных объектов с унифицированным набором функций, связанных с революционными процессами в создании средств транспорта.

5-й этап – (XX в. (вторая половина)–XXI в.) – *Постиндустриальный период* – организация полифункциональных систем придорожных туристических комплексов для дифференцированного обслуживания путешествующих в сочетании с инновационными средствами транспорта и путепроводов.

Для организации современной транспортно-туристической инфраструктуры, на Украине необходимо создание на научной основе единой концепции формирования архитектурной среды придорожных туристических комплексов и разработки государственной программы поэтапно ее осуществления. Это позволит увеличить темпы экономического развития и эффективнее использовать потенциал страны в туристической отрасли.

1. Дида І.А. Екологічні основи традиційної української архітектури: Монографія. – Львів: Вид. Національного університету "Львівська політехніка", 2009. – 332с.

2. Рассоха И.Н. Прародина Русов [Электронный ресурс]: – <http://lib.rus.ec/b/271247/read>.

3. Сардаров А.С. Придорожная гостиница в Беларуси (от корчмы до мотеля) [Электронный ресурс] / Архитектура и строительство. – 27.12.2005. – <http://ais.by/story/1464>.

4. Национальные сообщения Украины по вопросам изменения климата, подготовленные на выполнение статей 4 и 12 Рамочной конвенции ООН об изменении климата и статьи 7 Киотского протокола [Электронный ресурс]: – http://unfccc.int/re-source/docs/natc/ukr_nc5rev.

Получено 11.12.2012

УДК 72. 01

В.А.ЛАГУТИНА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ОСОБЕННОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ (НА ПРИМЕРЕ Г. ПАТРА)

Рассматриваются специфические особенности жизнедеятельности городской среды с выявлением негативных тенденций (на примере г. Патра).

Розглядаються специфічні особливості життєдіяльності міського середовища з вияв-

ленням негативних тенденцій (на прикладі м. Патра).

The specific features of vital functions of city environment are examined with the exposure of negative tendencies (t. Patra).

Ключевые слова: городская среда, урбанизированные структуры, зонирование территории, негативные тенденции, рекреационные зоны.

Формирование городской среды – явление разноаспектное, много-ступенчатое, в котором архитектурное творчество составляет лишь часть взаимодействующих в общем формообразующем процессе факторов. Многообразии функциональных запросов города к его среде обуславливает многообразие ее объемно-пространственных форм, что служит основой множественности художественно-эстетических факторов [1].

В ходе анализа многовековой истории эволюции греческих городов раскрывается прямая причинно-следственная связь между тенденциями развития градостроительства прошлого и современными тенденциями развития городов. Более того, прослеживается вполне закономерная взаимосвязь между планировочной, функциональной, композиционной организацией полисов Древней Эллады и стремительно развивающимися городами Греции на современном этапе [2, 3]. Современный этап урбанистического развития страны в целом характеризуется следующим рядом особенностей:

– демографические показатели Греции сходны со среднестатистическими показателями по Европе (прирост населения в начале XXI в. фактически составляет мизерные значения, особенно на фоне бумов рождаемости в послевоенный период и на этапе бурного индустриального развития в 1960-70-е гг.);

– миграция сельского населения в крупные города;

– стабилизация роста населения вследствие резкого “старения” жителей сельских регионов и урбанизированных структур.

В основе этого процесса лежит целый ряд причин. Основной же является то, что в крупных по греческим меркам, городах проще найти работу, получить более выгодный и высокий уровень “качества” жизни. Кроме того, развитие научно-технического прогресса позволяет неуклонно сокращать рабочий ресурс в сельском хозяйстве. Эти причины заставляют также мигрировать традиционно сельское население в крупные города.

Интересной особенностью греческого варианта развития городских образований является тот факт, что общая численность горожан распределена крайне неравномерно. Резко выделяется один из крупнейших европейских мегаполисов Европы – Афины. В настоящий момент в столице, включая пригороды, проживает ориентировочно 3 млн. жителей

(это примерно треть всего населения Греции). Вдвое меньше населения (1,5 млн. жителей) имеет “вторая столица” Салоники. Далее следует целый ряд средних городов с населением 150-300 тыс. жителей: Патра, Лариса, Янина, Каламака, Ираклион. Причиной такой диспропорции является, в основном, социально-экономический фактор. Общемировой кризис негативно сказывается на текущем развитии средних городов. При этом наблюдается новый виток оттока населения в Большие Афины и Салоники уже не только из сельских районов, но и из средних городов [4, 5].

В связи с этим Патра, и многие другие города сходного масштаба, в последнее десятилетие находятся в состоянии, когда численность населения хоть и увеличивается, но говорить об интенсивном росте города нельзя. Вследствие фактической неизменности численности населения площадь застройки города также увеличивается незначительно. По сути, город стабильно сохраняет как свои габариты, так и свою структуру. Учитывая ограничения сроков использования зданий и сооружений, и их материальный ресурс, техническое соответствие актуальным требованиям, потребностям, город, как и любое другое сложное образование, находится в непрерывном, перманентном процессе преобразований и трансформаций.

Однако отсутствие ярко выраженных тенденций экстенсивного роста города Патра ни в коем случае не означает того, что город приостановился в своем развитии. В определенном смысле, развитие города предопределено целым комплексом уже существующих факторов. Природно-климатические факторы, рельеф местности, геополитическое расположение, места приложения труда и многие другие – изначально задают направление и интенсивность развития.

Помимо вышеперечисленных факторов не меньшее влияние на развитие города оказывает сложившаяся градостроительная ситуация. Особенности планировки конкретного города, трассировка важнейших транспортных и пешеходных коммуникаций, функциональное зонирование и множество иных, не менее важных аспектов. Качество урбанизированной среды обитания, уровень обеспечения всего многогранного спектра потребностей жителя современного города, напрямую зависят от способности поиска и реализации на практике наиболее эффективных путей обеспечения позитивных тенденций жизнедеятельности города [6]. Но планомерное, поступательное развитие городов Средиземноморья невозможно без решения того огромного комплекса противоречий, который до настоящего времени не находит эффективного решения.

Негативные тенденции наблюдаются практически во всех сферах жизнедеятельности средних и крупных городов Греции. Следует отме-

тить, что независимо от географического положения и развития специфики города в структуре общенациональной, социально-экономической и административно-хозяйственной систем, проблемы, стоящие на повестке дня, в общем-то, одни и те же. Так, например, такое благо цивилизации как автомобиль, в последнее десятилетие превратилось в трудно разрешаемую проблему. Улично-дорожная сеть городов Средиземноморья, которая на протяжении веков удовлетворяла транспортные потребности горожан, в послевоенные годы испытывает тяжелые перегрузки. Рост экономического благосостояния населения позволил практически каждому стать владельцем автомобиля, а в перспективе – на каждого гражданина Греции будет приходиться по 2,5 автомобиля. Такой неконтролируемый рост числа личного автотранспорта ставит перед городом традиционно сложные проблемы: загрязнение воздушного бассейна городов; нанесение ущерба памятникам архитектуры; проблема парковки автомобилей в часы пик; заторы, транспортные пробки. Все вышеперечисленные проблемы усугубляются еще тем, что практически невозможно изменить существующее положение без комплексного подхода к их решению [5, 7].

Еще одним отрицательным моментом в жизнедеятельности городов Средиземноморья является проблема неэффективного зонирования городских территорий. Современный житель города, являющийся центральным звеном в жизнедеятельности города, на практике становится заложником стихийных, мало управляемых градостроительных процессов. Относительная неразвитость системы централизованного стратегического планирования в комплексе с частной собственностью на городские территории приводят к тому, что приоритетными становятся частные интересы застройщика. Так, в третьем по величине городе Греции, Патре, территория крупного портового комплекса фактически слита с центром города. И, несмотря на то, что в перспективе планируется отделить территорию порта рекреационным поясом, это мероприятие довольно проблематично в связи с острым дефицитом пространства. Также, в настоящий момент ощущается большой дефицит рекреационных зон общегородской значимости. Условия засушливого субтропического климата, когда летний период (35-40°C) длится 8 месяцев, диктуют необходимость создания регламентированной сети садов, парков, скверов и т. д. Однако, наличие существующей сверхплотной застройки, как в жилых, так и в административно-промышленных районах делают реализацию подобных мероприятий крайне проблематичной.

Как известно, увеличение плотности застройки позволяет компактно и интенсивно использовать земельные ресурсы, однако сверхплотная застройка резко снижает качество урбанизированной среды. Проблема

разрежения чрезмерно плотной застройки закономерно переплетается с вышеупомянутой проблемой несоответствия улично-дорожной сети бурно растущему количеству автомобилей. Разрыв между жилыми домами, стоящими на противоположных сторонах одной улицы, как правило, составляет 15-18 метров, что делает невозможным расширение ширины проезжей части без ущерба для пешеходных коммуникаций.

При решении вопросов взаимосвязи транспортной проблемы с архитектурно-планировочными решениями в жилой застройке, можно отметить такую важную особенность, что применение единой связки “паркинг – жилое здание” активно используется лишь последние 10-20 лет. Однако огромная доля жилого фонда построена в еще более ранние периоды и в таких зданиях паркинг в подземном или первом уровне – редкость. Поэтому жильцы этих домов вынуждены парковать личные автомобили у тротуаров, что значительно усугубляет проблему.

Безусловно, исторический процесс развития общества показывает, что частная инициатива является самым мощным и эффективным катализатором прогресса. Но система свободного рынка, действующая и в строительной индустрии, зачастую приводит к получению максимального экономического эффекта в ущерб архитектурно-художественной составляющей [3, 7]. Постепенно теряется аутентичность национальной архитектуры. Объекты, возведенные в последней четверти XX века, в своей массе утратили индивидуальность. Отрицательное влияние индустриального строительства проявляется также в постепенном вытеснении традиционной архитектуры XIX-начала XX вв. Здания этого периода, сооруженные из кирпича, ракушечника, природного камня и древесины постепенно вырабатывают свой материальный ресурс. Но, занимая наиболее дорогие участки в центральных, исторических районах города, они представляют большой интерес для застройщиков, которые, в свою очередь, делают все возможное для дальнейшей перепродажи. Подобная градостроительная практика приводит к уничтожению ценнейшего историко-культурного, архитектурного слоя. Важно и то, что кварталы исторической застройки имеют свою неповторимую психоэмоциональную нагрузку, которая позитивно влияет на восприятие горожан [6, 8]. Малоэтажные жилые здания, нанизанные на кривые улочки старых районов, возведены с учетом соразмерности и масштабности человеку, поэтому они не подавляют присущей современному массовому жилищному строительству безликостью и монотонностью.

Типичной чертой среднего греческого города является ортогональная система планировки уличной сети [2]. Как известно, такой подход в проектировании имеет свои достоинства: легкость ориентировки, экономия пространства, равномерное обеспечение транспортными путями,

но такой принцип построения городского пространства сказывается на качестве среды, устраняя “интригу” восприятия при передвижении по городу и не всегда учитывает специфику существующего рельефа [4, 6].

Еще одной актуальной проблемой, не находящей пока эффективно-го решения, есть острый дефицит предприятий по утилизации отходов и очистных сооружений. В настоящий момент практикуется сброс канализационных потоков без предварительной очистки напрямую в акваторию порта. Практикующаяся в более развитых странах система подводки к потребителю воды различной степени очистки (питьевой воды и для технического пользования) пока отсутствует [4, 5].

Передовые технологии в области энергосбережения используются не так активно. Та же ситуация наблюдается и в сфере производства энергии. Альтернативные источники (энергия ветра, солнечные батареи, приливная энергия и т. д.), по-прежнему востребованы в незначительной степени.

Таким образом, выявлены особенности, влияющие на развитие градостроительства Средиземноморья, установлены негативные тенденции жизнедеятельности городской среды (г. Патра) в историческом аспекте и в современных условиях, к которым относятся:

- большая плотность застройки;
- дефицит рекреационных зон;
- транспортные проблемы;
- проблемы окружающей среды (экологический дисбаланс).

Решение вышеперечисленного спектра проблем жизнедеятельности является одной из приоритетных задач управленческих структур в перспективе.

1. Шимко В. Т. Архитектурное формирование городской среды / В. Т. Шимко. – М. : Высш. шк., 1990. – 221 с.

2. Ткачев В. Н. История архитектуры : [учебн. для арх.-стр. техн.] / В. Н. Ткачев. – М. : Высш. шк., 1987. – 271 с., ил.

3. Фремpton К. Современная архитектура: Критический взгляд на историю / К. Фремpton. – М. : Стройиздат, 1990. – 124 с.

4. Дайропулу В. Историческая застройка центрального ядра г. Патра // Коммунальное хоз-во городов : науч.-техн. сб. – К. : Техніка, 1999. – Вып. 19. – С. 139-144.

5. Каллакиди В. И. Краткий очерк города (пер. с греческого) – Греция, издательство ГУВУС, 1995. – 105 с.

6. Гутнов А. Э. Мир архитектуры: язык архитектуры [Электронный ресурс] / А. Э. Гутнов. – Режим доступа : <http://www.rusarch.ru/gutnov1.htm>.

7. Холл П. Городское и региональное планирование / пер. с англ. А. Новикова; под ред. Г. В. Ильинского. – М. : Стройиздат, 1993. – 247 с.

8. Хайт В. Л. Образные традиции городской среды и тенденции архитектурного стилирования рубежа XX века / В. Л. Хайт // Об архитектуре, ее истории и проблемах. – М. : Стройиздат, 2003. – С. 400-408.

Получено 09.01.2013